



Marcin Wołek*

MOBILNOŚĆ SEKTORA OŚWIATY W SAMORZĄDZIE LOKALNYM W POLSCE

Streszczenie: Sektor oświaty obejmuje niemal 18% ludności w Polsce (uczniowie i nauczyciele). Charakteryzuje się pewnymi specyficznymi cechami, które nadają tym przemieszczeniom charakter odrębnego segmentu rynku mobilności miejskiej. Na tle ogólnej charakterystyki systemu funkcjonowania i finansowania sektora oświaty w Polsce przedstawiono znaczenie wybranych elementów zrównoważonej mobilności miejskiej. Zaprezentowane studium przypadku, obejmujące różne gminy w województwie lubuskim, pozwoliło na wykazanie silnego zróżnicowania podziału podróży w zależności od rodzaju szkoły.

Słowa kluczowe: mobilność miejska, badania marketingowe mobilności miejskiej, samorząd terytorialny w Polsce

MOBILITY OF LOCAL SELF-GOVERNMENT EDUCATION SECTOR IN POLAND

Abstract: The education sector covers almost 18% of the population in Poland (pupils and teachers). It is characterized by some specific features that enable for the distinction as a separate segment of the urban mobility market. On the background of the general characteristics of the functioning and financing system of the education sector in Poland, the importance of selected elements of sustainable urban mobility is presented. Presented case study covering various municipalities in the province of Lubuskie allowed to demonstrate a strong differentiation of the division of travel depending on the type of school.

Keywords: sustainable urban mobility, marketing research research on urban mobility, self-governement in Poland

Wprowadzenie

Miasto jest skomplikowanym organizmem o złożonej i dynamicznej strukturze wewnętrznej. Jednym z jego najważniejszych elementów, wpływających na dostępność wewnętrzną, jest system mobilności miejskiej. Do czasów rewolucji

* Marcin Wołek, mwol@wp.pl.

przemysłowej struktura przestrzenna miast była uwarunkowana potrzebami pieszych¹. Rozwój zbiorowych form transportu, a następnie motoryzacji indywidualnej umożliwił przestrzenną ekspansję obszarów zurbanizowanych na skalę dotychczas niespotykaną. System mobilności miejskiej współczesnych miast obejmuje transport zbiorowy i indywidualny, ułatwienia w dostępności przestrzeni miejskiej, powiązanie lokalnych sieci transportowych z sieciami wyższego rzędu, integrację planowania przestrzennego z rozwojem transportu oraz tworzenie węzłów integracyjnych, które powinny uwzględniać kwestie gospodarcze, społeczne i kulturowe².

Definicję nowej kultury mobilności w miastach wprowadzono w zielonej księdze transportu miejskiego (przyjętej przez kraje UE w 2007 r.) pt. *W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*. Kolejnym dokumentem poświęconym mobilności był komunikat Komisji Europejskiej z 2009 r. pt. Plan działania na rzecz mobilności w miastach. Również biała księga z 2011 r. pt. *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu dotyczyła mobilności*³.

Pakiet mobilności miejskiej, przyjęty w grudniu 2013 r., stanowił próbę usystematyzowania wyzwań związanych z mobilnością w miastach UE w sposób kompletny. Dokument ten nie ograniczył się jedynie do diagnozy, zawarto w nim również wiele rozwiązań pozwalających na kształtowanie mobilności miejskiej w sposób zrównoważony m.in. w zakresie promowania koncepcji wieloletnich planów mobilności w miastach⁴. Mobilność miejska ujęta została kompleksowo, objęła zagadnienia transportu, zagospodarowania przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska, polityki społecznej i zdrowia, bezpieczeństwa i rozwoju gospodarczego⁵. Planowanie mobilności powinno zatem dotyczyć funkcjonalnego obszaru miejskiego i stanowić element strategii jego rozwoju⁶. W takim ujęciu plany zrównoważonej mobilności miejskiej są narzędziem horyzontalnym, integrującym powyższe zagadnienia. Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego

¹ M. Wołek, *Sustainable urban mobility plan as an instrument of urban transport policy*, „Logistyka” 2014, nr 4, s. 3403.

² *Cities of Tomorrow. Challenges, visions, ways forward*, European Commission, Directorate General for Regional Policy, Brussels 2011, s. 45.

³ K. Grzelec, K. Hebel, *Instruments Shaping Sustainable Mobility of Urban Residents*, „Toruń Business Review” 2016, vol. 15, no. 3, s. 35–36; *The Trolleybus as an Urban Means of Transport in the Light of the Trolley Project*, red. M. Wołek, O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013, s. 16–18.

⁴ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach, Bruksela, dnia 17.12.2013 r., COM(2013) 913 final, s. 4.

⁵ *Przewodnik do opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej*, red. M. Wołek, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2016, s. 18.

⁶ T. Dyr, *Konkurencyjna i zasobooszczędna mobilność w miastach*, „Autobusy – Technika. Eksploatacja. Systemy Transportowe” 2015, nr 1–2, s. 52.

rozwoju, stanowiąca załącznik do komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach określa ramy merytoryczne i strukturę planu zrównoważonej mobilności miejskiej, wskazując, że powinien on obejmować⁷:

- transport publiczny,
- transport niezmotoryzowany,
- intermodalność (rozumianą jako ściślejszą integrację różnych rodzajów transportu),
- bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach,
- transport drogowy (upłynnianie i spowalnianie ruchu wraz z optymalizacją użytkowania istniejącej infrastruktury drogowej),
- logistykę miejską,
- zarządzanie mobilnością (działania sprzyjające przechodzeniu na bardziej zrównoważone wzorce mobilności),
- inteligentne systemy transportowe.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej (*Sustainable Urban Mobility Plan*, SUMP) jest więc narzędziem ułatwiającym planowanie i uwzględnia szerszy kontekst funkcjonowania miasta. Stanowi strategiczny zbiór powiązanych ze sobą działań, których wdrożenie ma spełnić potrzeby mobilności mieszkańców i innych interesariuszy („użytkowników miasta”) obecnie i w przyszłości⁸. W kontraście do tradycyjnego podejścia do planowania kładzie on nacisk na angażowanie obywateli i różnych interesariuszy, koordynowanie polityk między sobą (transport, planowanie przestrzenne, środowisko, rozwój gospodarczy, polityka socjalna, zdrowie, bezpieczeństwo itd.), pomiędzy różnymi poziomami władz i rządów oraz sąsiadującymi gminami⁹.

1. Sektor oświaty w funkcjonowaniu samorządu terytorialnego

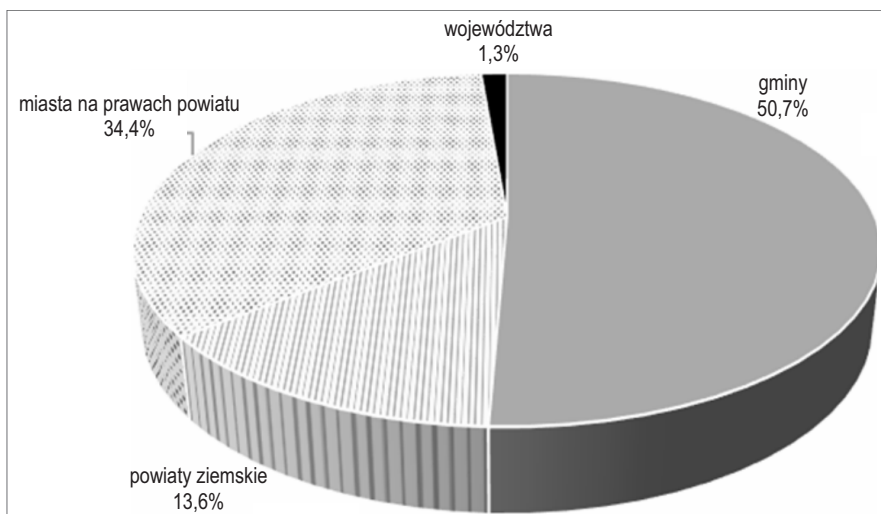
Zapewnienie właściwego działania oświaty stanowi jedno z podstawowych zadań samorządu gminnego i powiatowego. Zakres usług oświatowych świadczonych przez gminę jest bardzo szeroki i obejmuje szkolnictwo podstawowe,

⁷ Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju – Załącznik do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach, Bruksela, 17.12.2013, COM (2013) 913 final, Annex 1.

⁸ *Przewodnik do opracowania...*, s. 6.

⁹ M. Michnej, T. Zwoliński, *Objectives and strategies of Sustainable Urban Mobility Planning in the City of Krakow* [w:] *Transport Development Challenges in the Twenty-First Century*, red. M. Bąk, Springer Proceedings in Business and Economics 2016, DOI.10.1007/978-3-319-26848-4_8.

gimnazjalne, przedszkolne, specjalne/integracyjne, a także dowożenie uczniów, doksztalcanie i doskonalenie nauczycieli, prowadzenie stołówek szkolnych, realizację zadań wymagających stosowania specjalnej organizacji nauki i metod pracy. W ramach edukacyjnej opieki wychowawczej zawierają się takie działania, jak prowadzenie świetlicy szkolnej i świadczenie pomocy materialnej dla uczniów. W gestii samorządu powiatowego znajduje się szkolnictwo ponadgimnazjalne, obejmujące licea profilowane, szkoły zawodowe, szkoły policealne, szkoły artystyczne, specjalne, placówki oświatowo-wychowawcze, placówki pracy pozaszkolnej oraz kształcenia ustawicznego i poradnie psychologiczno-pedagogiczne.



Rysunek 1. Struktura wydatków na oświatę i wychowanie według szczebla samorządu terytorialnego w Polsce w 2015 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Sprawozdanie z wykonania budżetu państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2015 r. Informacja o wykonaniu budżetów jednostek samorządu terytorialnego, Rada Ministrów, Warszawa 2016.

Największy udział zadań oświatowych w wydatkach cechuje gminy (ponad 1/3 wydatków na ten cel) oraz powiaty ziemskie (tab. 1). Struktura wydatków bieżących na zadania oświatowe jest silnie zdeterminowana wynagrodzeniami i pochodnymi, stanowią one nawet 3/4 ogółu wydatków na oświatę.

Podstawowym instrumentem finansowania oświaty jest subwencja ogólna, na którą składa się część oświatowa. Wzrost oczekiwań i aspiracji w zakresie wzrostu jakości usług oświatowych, wzrost wynagrodzeń (usztynwionych Kartą Nauczyciela), a także wiele działań inwestycyjnych podejmowanych przez samorządy powoduje, że subwencja z budżetu państwa nie wystarcza na pokrycie wszystkich niezbędnych wydatków w tym zakresie.

Tabela 1. Udział wydatków na oświatę i wychowanie w budżetach jednostek samorządu terytorialnego (JST) w Polsce w 2015 r.

Szczelbel JST	Zadania	Udział w wydatkach budżetowych samorządu danej kategorii (w %)	
		wydatki na oświatę i wychowanie	wydatki na edukacyjną opiekę wychowawczą
gminy	przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja	37,2	1,2
powiaty ziemskie	licea profilowane, szkoły zawodowe, szkoły policealne, szkoły artystyczne, specjalne, placówki oświatowo-wychowawcze, placówki pracy pozaszkolnej oraz kształcenia ustawicznego, poradnie psychologiczno-pedagogiczne	30,2	7,2
miasta na prawach powiatu	przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja, licea profilowane, szkoły zawodowe, szkoły policealne, szkoły artystyczne, specjalne, placówki oświatowo-wychowawcze, placówki pracy pozaszkolnej oraz kształcenia ustawicznego, poradnie psychologiczno-pedagogiczne	28,7	2,9
województwa	szkoły i placówki o charakterze regionalnym w oparciu o wydane przez Radę Ministrów rozporządzenia, zakłady kształcenia i placówki doskonalenia nauczycieli	4,3	0,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Sprawozdanie z wykonania budżetu państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2015 r. Informacja o wykonaniu budżetów jednostek samorządu terytorialnego, Rada Ministrów, Warszawa 2016.

W celu zapewnienia edukacji na odpowiednim poziomie niemal wszystkie gminy zmuszone są uzupełniać część oświatową subwencji środkami pochodzącymi z dochodów własnych. W roku 2015 r. ze środków części oświatowej subwencji ogólnej i dotacji na zadania bieżące gminy finansowały ok. 3/4 wydatków przeznaczonych na realizację zadań bieżących w działach oświata i wychowanie oraz edukacyjna opieka wychowawcza.

Znaczenie oświaty przejawia się nie tylko w formowaniu trwałych podstaw pod rozwój oparty na innych przewagach niż koszty pracy. Placówki oświatowe stanowią istotny element lokalnego rynku pracy, tym ważniejszy, im ten rynek jest płytszy. Infrastruktura społeczna szkół i przedszkoli służy również mieszkańcom, stanowiąc o atrakcyjności poszczególnych dzielnic i kwartałów miasta lub gminy. Najlepsze szkoły wpływają na kształtowanie wizerunku jednostki samorządu terytorialnego, wskazując na wysoką jakość usług świadczonych przez samorząd terytorialny. Z punktu widzenia mobilności miejskiej placówki oświa-

towe są jednymi z najważniejszych celów codziennych, regularnych podróży, wykonywanych o ustalonych porach dnia¹⁰.

2. Mobilność sektora oświaty

Więźba ruchu jednostki samorządu terytorialnego jest silnie zdeterminowana skalą codziennych przemieszczeń uczniów, rodziców, pracowników i innych „użytkowników” placówek oświatowych. Zależy ona od liczby i rozmieszczenia przedszkoli i szkół, wyznaczonych obwodów szkolnych, liczby i wieku uczniów, rodzaju szkół oraz znaczenia i popularności danej szkoły. W roku szkolnym 2015/2016 do szkół różnego typu uczęszczało ok. 5,2 mln dzieci, młodzieży i dorosłych, do przedszkoli – 1,14 mln dzieci, a nauczycieli było 497,5 tys., co łącznie odpowiadało 17,8% ludności Polski.

Ustalenie sieci szkół i obwodów należy do kompetencji rady gminy, podobnie jak obowiązek zapewnienia bezpłatnego transportu i opieki podczas przewozu dziecka lub zwrot kosztów przejazdu dziecka (i opiekuna w przypadku pięcioletków) transportem publicznym, jeżeli dowóz zapewniony jest przez rodziców¹¹. Taka sytuacja występuje, gdy odległość między miejscem zamieszkania a przedszkolem i szkołą jest większa niż 3 km w przypadku dzieci pięcioletnich i uczniów do czwartej klasy łącznie oraz większa niż 4 km w przypadku piąto-, szóstoklasistów i gimnazjalistów. Oznacza to konieczność zorganizowania dowozu uczniów dla większości gmin wiejskich o niskiej gęstości zaludnienia. „Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Konstytucyjnego obowiązek zapewnienia bezpłatnego transportu uczniów do szkół lub refundacja jego kosztów ma charakter publiczny i wiąże się z zaspokajaniem zbiorowych potrzeb mieszkańców oraz jest realizowany w obrębie właściwości miejscowej gminy”¹².

Podróże uczniów do i ze szkół stanowią istotną składową popytu na rynku mobilności miejskiej. Analiza wyników badań prowadzonych w wielu miastach w Polsce pozwala stwierdzić, że oprócz osób pracujących najliczniejszą grupą korzystającą z usług transportu zbiorowego jest młodzież ucząca się, gdyż rozkład godzin podróży jest zbieżny z godzinami rozpoczynania i kończenia nauki¹³. Cechy charakterystyczne, które pozwalają na wyodrębnienie podróży związanych z oświatą w postaci odrębnego segmentu rynku to:

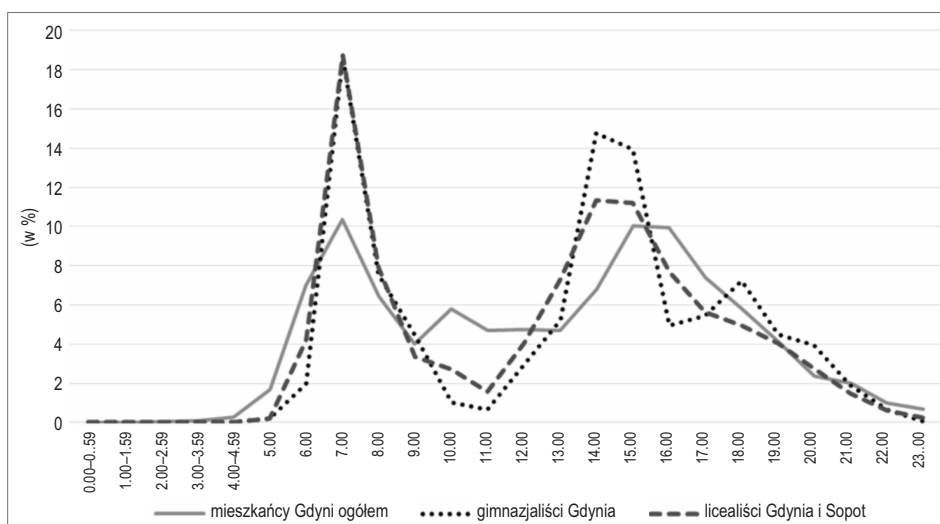
¹⁰ K. Nosal, *Zasady tworzenia planów mobilności dla obiektów i obszarów generujących duże potoki ruchu*, „Transport Miejski i Regionalny” 2016, nr 2, s. 3–11.

¹¹ Oświata i wychowanie w roku szkolnym 2015/2016, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2016, s. 35.

¹² Orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego z dnia 30 września 1997 r., <http://www.rp.pl/Zadania/309139997-Samorzad-dofinansuje-dojazd-uczniow-spoza-swojego-terenu.html>.

¹³ K. Hebel, *Zachowania transportowe mieszkańców w kształtowaniu transportu miejskiego*, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013, s. 178.

- duża skala przemieszczeń, choć w przypadku przedszkoli, szkół podstawowych i gimnazjów ma ona głównie charakter lokalny;
- wysoki poziom obligatoryjności podróży, będący rezultatem istnienia obowiązku szkolnego i rosnącej świadomości uczniów i rodziców w kontekście zdobywania wykształcenia;
- regularność;
- wysoka bezpośredniość celu podróży w godzinach porannych;
- koncentracja w określonych porach w ciągu dnia¹⁴ (bardzo wyraźny poranny szczyt przewozowy, ze znacznie wyższym udziałem porannej godziny szczytu niż dla ogółu mieszkańców i występujący wcześniej niż dla ogółu danej populacji szczyt popołudniowy – rys. 2);
- wysoki udział podróży niezmotoryzowanych (pieszych, transportem zbiorowym i rowerem);



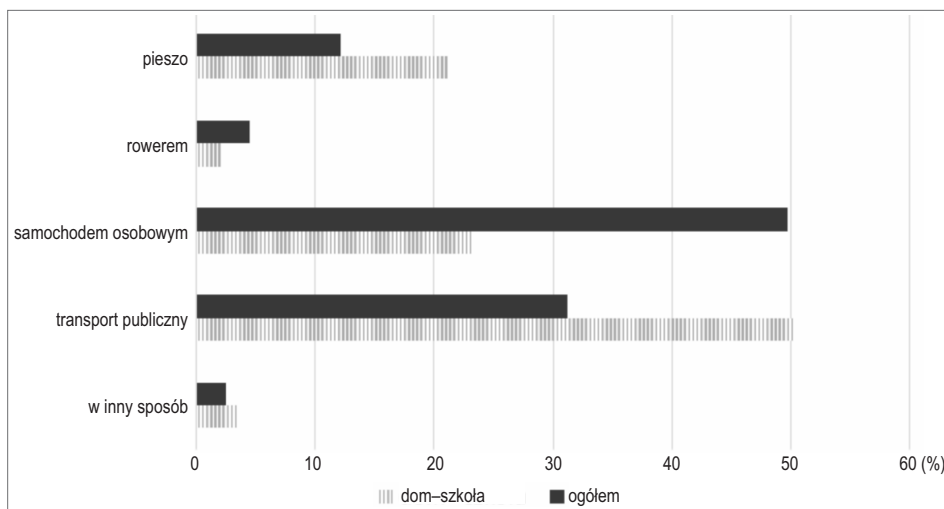
Rysunek 2. Dobowy rozkład podróży niepieszych wg godziny rozpoczęcia dla mieszkańców Gdyni ogółem, gimnazjalistów i uczniów liceów w 2013 i 2014 r. (mieszkańcy Gdyni – 2013 r., uczniowie – 2014 r.)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni. Raport z badań marketingowych 2013, ZKM Gdynia, Gdynia 2014; M. Konarski, O. Wyszomirski, *Preferencje i zachowania komunikacyjne uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie*, „Autobusy – Technika. Eksploatacja. Systemy Transportowe” 2015, nr 12; B. Orzechowski, O. Wyszomirski, *Preferencje i zachowania komunikacyjne w podróżach miejskich uczniów gimnazjów w Gdyni*, Opracowanie w ramach projektu CIVITAS DYN@MO, Uniwersytet Gdański, Gdynia–Sopot 2015.

¹⁴ We Wrocławiu w 2010 r. podróże dom – szkoła stanowiły 13,1% ogółu podróży realizowanych w godz. 6.01–7.00. Badanie gospodarstw domowych oraz preferencji, por. Kompleksowe badania ruchu, Wrocław 2010, z. 2, Biuro Inżynierii Transportu i Pentor Research International, Poznań 2011, s. 53.

- duża łatwość przewidywania potoków co do godziny, kierunku i liczby pasażerów;
- zróżnicowana samodzielność odbywania podróży (obowiązek odprowadzania dziecka do ukończenia 7 roku życia, samodzielne poruszanie się rowerem dziecka od 10 roku życia, możliwość prowadzenia samochodu osobowego od 18 roku życia).

Opisane różnice wpływają wyraźnie na odmienny podział podróży, dla których motywację stanowi oświata i wychowanie. Wyraźnie wyższy jest udział przemieszczeń pieszych i transportem publicznym, a znacząco niższy – podróży realizowanych z wykorzystaniem samochodu osobowego (rys. 3).



Rysunek 3. Struktura sposobów podróży do szkoły w aglomeracji poznańskiej w 2013 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Badania i opracowanie planu transportowego aglomeracji poznańskiej. Etap 1, Biuro Inżynierii Transportu i Millward Brown, Poznań 2013, s. 54 i 57.

Zróżnicowanie gałęziowe przemieszczeń związanych z oświatą wynika z jednej strony z istnienia obwodów szkolnych w szkolnictwie podstawowym, z drugiej zaś – ze specjalizacji szkół ponadgimnazjalnych. W przypadku pierwszej kategorii placówek dominują przemieszczenia piesze, w mniejszym stopniu zaś odbywane transportem publicznym i rowerem. Coraz częściej samochód osobowy stanowi środek dowozu do szkół podstawowych w powiązaniu z podróżą rodzica do pracy. Taka specyfika podróży rodzi odmienne wymagania w zakresie elementów zrównoważonej mobilności miejskiej. Ich znaczenie dla sektora oświaty przedstawiono w tabeli 2. Najważniejszy z tego punktu widzenia jest transport niezmotoryzowany, transport publiczny, bezpieczeństwo ruchu drogowego, intermodalność, wdrażanie nowych wzorców użytkowania oraz zarządzanie mobilnością.

Tabela 2. Znaczenie elementów zrównoważonej mobilności miejskiej dla sektora oświaty

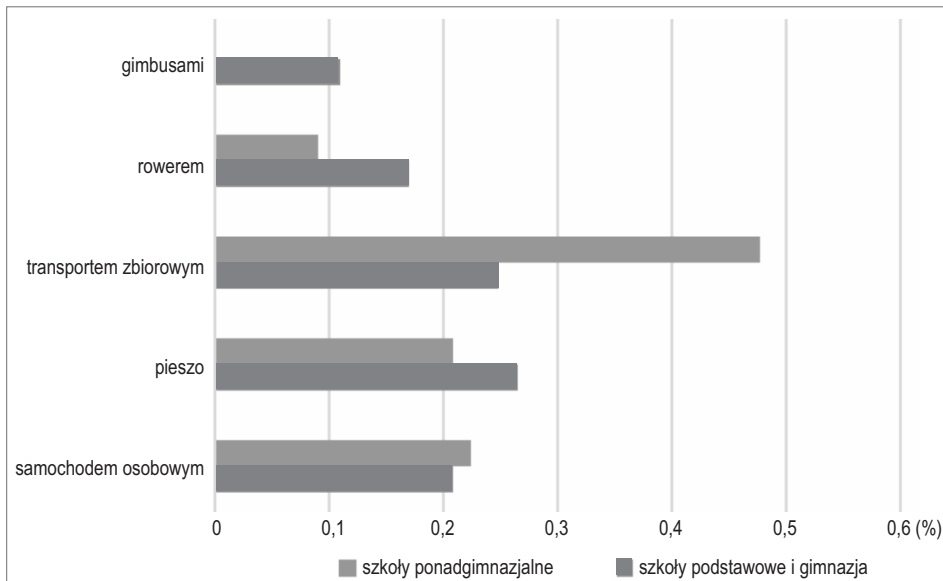
Element	Znaczenie dla mobilności sektora oświaty
transport publiczny	duże
transport niemotoryzowany	
intermodalność (rozumiana jako ściślejsza integracja różnych rodzajów transportu)	
bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach	
wdrażanie nowych wzorców użytkowania	
zarządzanie mobilnością	
promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów	średnie
transport drogowy (upłynnianie i spowalnianie ruchu wraz z optymalizacją użytkowania istniejącej infrastruktury drogowej)	
inteligentne systemy transportowe	
logistyka miejska	niewielkie

Źródło: Opracowanie własne.

3. Zróżnicowanie podróży w zależności od rodzaju szkoły na przykładzie sektora oświaty Nowosolskiego subObszaru Funkcjonalnego w województwie lubuskim

Sektor edukacji w sześciu (miasto Nowa Sól, gmina miejska Koźuchów, gminy wiejskie Kolsko, Otyń, Nowa Sól i Siedlisko) spośród ośmiu gmin tworzących Nowosolski subObszar Funkcjonalny (NsOF) jest rozwinięty i cechuje go dość wysoka, choć zróżnicowana wewnętrznie dostępność przestrzenna. Jest ona najniższa w gminach o niskiej gęstości zaludnienia (Siedlisko). Celem badania było określenie sposobu podróży uczniów do szkół ze szczególnym uwzględnieniem transportu niemotoryzowanego na terenie gmin, które przystąpiły do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego z elementami zrównoważonej mobilności miejskiej dla sieci komunikacji organizowanej przez gminę Nowa Sól – Miasto. Respondentami byli dyrektorzy jednostek oświatowych, mieli oni za zadanie oszacować sposoby podróży uczniów. Badanie przeprowadzono metodą ankiety elektronicznej w marcu 2016 r. Kwestionariusz odesłało 17 szkół, ponad połowa z nich zlokalizowana jest w Nowej Soli (gmina miejska), a pozostałe (po 2 szkoły) w gminach Koźuchów, Siedlisko, Otyń i gminie wiejskiej Nowa Sól. Badane jednostki to przede wszystkim szkoły podstawowe (ponad 2/3 jednostek) oraz gimnazja (3 szkoły) i szkoły ponadgimnazjalne (2 szkoły). Do badanych szkół w roku szkolnym 2015/2016 uczęsz-

czało 5152 uczniów, a dane pozyskano w odniesieniu do 3412 osób¹⁵ (co stanowiło 66%).



Rysunek 4. Podział podróży do szkół w sześciu gminach Nowosolskiego subObszaru Funkcjonalnego wiosną 2016

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań własnych oraz Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego z elementami zrównoważonej mobilności miejskiej dla sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez gminę Nowa Sól – Miasto w gminach Nowosolskiego sub-Obszaru Funkcjonalnego. Załącznik nr 1 do Uchwały Nr XXXIII/235/16 Rady Miejskiej w Nowej Soli z dnia 31 sierpnia 2016 r., s. 147–150.

Na podstawie informacji zebranych w każdej ze szkół określono sposób dojścia/dojazdu uczniów w okresie wiosennym w roku szkolnym 2015/2016 w podziale na szkoły podstawowe wraz z gimnazjami oraz szkoły ponadgimnazjalne. Takie rozróżnienie pozwoliło na uwypuklenie zasadniczych różnic w podziale podróży dla obu typów szkół. Najwyższy udział w sposobach dojścia do szkół podstawowych i gimnazjalnych miały przemieszczenia pieszo i transport publiczny (szczególnie w kontekście gimnazjów), odpowiadając łącznie za ponad połowę podróży. W tej grupie placówek istotną rolę pełni dowożenie tzw. gimbusami (więcej niż co 10 podróży), co jest cechą charakterystyczną dla gmin wiejskich o niskiej gęstości zaludnienia i znacznej odległości od miejsca zamieszkania ucz-

¹⁵ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego z elementami zrównoważonej mobilności miejskiej dla sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez gminę Nowa Sól – Miasto w gminach Nowosolskiego subObszaru Funkcjonalnego. Załącznik nr 1 do Uchwały Nr XXXIII/235/16 Rady Miejskiej w Nowej Soli z dnia 31 sierpnia 2016 r., s. 147–150.

nia do szkoły. Również szkoły o wysokim udziale rowerzystów zlokalizowane są najczęściej na terenach wiejskich o rozproszonej zabudowie i niższej dostępności do transportu zbiorowego. Dowożenie samochodem osobowym objęło ponad 1/5 wszystkich uczniów ze szkół poddanych badaniu. W przypadku uczniów szkół ponadgimnazjalnych niemal połowa podróży wykonana została transportem zbiorowym. Znacznie niższy był udział podróży rowerowych, natomiast podobnie kształtował się udział przemieszczeń pieszych i zrealizowanych samochodem osobowym (rys. 4), choć w przypadku uczniów szkół ponadgimnazjalnych część z nich pełniła już rolę kierowcy.

Podsumowanie

1. W skali kraju liczba uczniów i nauczycieli sięga niemal 18% ogółu populacji. Podróże związane z oświatą mają istotny wpływ na strukturę i rozmiar przemieszczeń wewnątrz- i międzygminnych o charakterze obligatoryjnym.
2. Podróże do i z placówek oświatowych posiadają pewne szczególne cechy, które nadają tym przemieszczeniom charakter odrębnego segmentu rynku mobilności miejskiej.
3. Szczególny charakter wyraża się m.in. występowaniem bardzo wyraźnego porannego szczytu przewozowego i występującego wcześniej niż dla ogółu mieszkańców szczytu popołudniowego.
4. Wyższemu szczeblowi nauczania towarzyszy malejący udział przemieszczeń pieszych i rowerowych w podróżach do i ze szkoły, a rosnący transportu zbiorowego. Związane jest to przede wszystkim z brakiem rejonizacji szkół ponadgimnazjalnych.
5. Na terenach słabiej zurbanizowanych ważnym środkiem transportu dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych jest dowóz zorganizowany przez gminę (tzw. gimbus).
6. Mobilność sektora edukacji najpełniej rozpoznana jest przez badania realizowane w ramach kompleksowych badań ruchu (kbr). Trudno jednak na ich podstawie wnioskować o skali i strukturze zjawiska w kraju ze względu na ograniczenie zakresu badań do nielicznych średnich i dużych miast. Ponadto w niektórych kbr-ach badani byli jedynie uczniowie powyżej 12 roku życia, co zniekształca skalę i strukturę popytu w tym segmencie rynku mobilności miejskiej.
7. W związku z tym istnieje potrzeba kompleksowych badań sektora edukacji, w skali gminy lub miasta mogą być przeprowadzone względnie łatwo i relatywnie niskim kosztem. Wyniki badań mogą być podstawą do podejmowania niskokosztowych (bezinwestycyjnych), ale efektywnych działań w zakresie kształtowania mobilności miejskiej (m.in. poprawa bezpieczeństwa ruchu

- drogowego uczniów, edukacja i działania promujące transport niezmotoryzowany, poprawa oferty transportu publicznego).
8. W sytuacji wystąpienia konieczności pozyskania w krótkim czasie ważnych informacji na temat mobilności sektora edukacji kompromisowym rozwiązaniem jest zebranie danych od dyrektorów szkół. Zakres pozyskanych informacji obejmować może strukturę podziału podróży uczniów, identyfikację problemów w zakresie dostępności, bezpieczeństwa ruchu drogowego, dopasowania rozkładów jazdy do potrzeb uczniów i pracowników, a także barier dla ruchu pieszego i rowerowego.
 9. Zróżnicowana specyfika podróży związanych z oświatą rodzi odmienne wymagania w zakresie komponentów zrównoważonej mobilności miejskiej. Najważniejsze z nich to transport niezmotoryzowany, transport publiczny, bezpieczeństwo ruchu drogowego, intermodalność, wdrażanie nowych wzorców użytkowania oraz zarządzanie mobilnością.

Literatura

- Badania i opracowanie planu transportowego aglomeracji poznańskiej. Etap 1, Biuro Inżynierii Transportu i Millward Brown, Poznań 2013
- Cities of Tomorrow. Challenges, visions, ways forward. European Commission, Directorate General for Regional Policy, Brussels 2011
- Dyr T., *Konkurencyjna i zasobooszczędna mobilność w miastach*, „Autobusy – Technika. Eksploatacja. Systemy Transportu” 2015, nr 1–2
- Grzelec K., Hebel K., *Instruments Shaping Sustainable Mobility of Urban Residents*, „Toruń Business Review” 2016, vol. 15, no. 3
- Hebel K., *Zachowania transportowe mieszkańców w kształtowaniu transportu miejskiego*, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013
- Kompleksowe badania ruchu – Wrocław 2010, z. 2 – badanie gospodarstw domowych oraz preferencji, Biuro Inżynierii Transportu i Pentor Research International, Poznań 2011
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach, Bruksela, dnia 17.12.2013 r., COM(2013) 913 final
- Konarski M., Wyszomirski O., *Preferencje i zachowania komunikacyjne uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie*, „Autobusy – Technika. Eksploatacja. Systemy Transportowe” 2015, nr 12
- Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju – Załącznik do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach, Bruksela, 17.12.2013, COM (2013) 913 final, Annex 1
- Michnej M., Zwoliński T., *Objectives and strategies of Sustainable Urban Mobility Planning in the City of Krakow* [w:] *Transport Development Challenges in the Twenty-First Century*, red. M. Bąk, „Springer Proceedings in Business and Economics” 2016, DOI. 10.1007/978-3-319-26848-4_8

- Nosal K., *Zasady tworzenia planów mobilności dla obiektów i obszarów generujących duże potoki ruchu*, „Transport Miejski i Regionalny” 2016, nr 2
- Orzechowski B., Wyszomirski O., *Preferencje i zachowania komunikacyjne w podróżach miejskich uczniów gimnazjów w Gdyni*, opracowanie w ramach projektu CIVITAS DYN@MO, Uniwersytet Gdański, Gdynia–Sopot 2015
- Oświata i wychowanie w roku szkolnym 2015/2016, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2016
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego z elementami zrównoważonej mobilności miejskiej dla sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez gminę Nowa Sól – Miasto w gminach Nowosolskiego Subobszaru Funkcjonalnego, Załącznik nr 1 do Uchwały Nr XXXIII/235/16 Rady Miejskiej w Nowej Soli z dnia 31 sierpnia 2016 r.
- Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni. Raport z badań marketingowych 2013, ZKM Gdynia, Gdynia 2014
- Przewodnik do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej*, red. M. Wołek, Wydawnictwo Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Sopot 2016
- Sprawozdanie z wykonania budżetu państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2015 r., Informacja o wykonaniu budżetów jednostek samorządu terytorialnego, Rada Ministrów, Warszawa 2016
- The Trolleybus as an Urban Means of Transport in the Light of the Trolley Project*, red. M. Wołek, O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013
- Wołek M., *Sustainable urban mobility plan as an instrument of urban transport policy*, „Logistyka” 2014, nr 4
- <http://www.rp.pl/Zadania/309139997-Samorzad-dofinansuje-dojazd-uczniow-spoza-swojego-terenu.html>